IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych**
**(nr 23)**
z dnia 22 września 2020 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych (nr 23)

22 września 2020 r.

Komisja Administracji i Spraw Wewnętrznych, obradująca pod przewodnictwem posła **Wiesława Szczepańskiego (Lewica)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

**– informację na temat poprawy bezpieczeństwa na drogach w kontekście wniosków spływających z komend powiatowych Policji i samorządów o przywrócenie lub ustawienie radarów w najbardziej niebezpiecznych miejscach.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Mariusz Cichomski** dyrektor Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Roman Winiarz** dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, nadinsp. **Tomasz Szymański** zastępca komendanta głównego Policji wraz ze współpracownikami oraz **Mariusz Rzyski** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli i **Tomasz Szczęsny** doradca ekonomiczny w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego NIK.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Anna Ornat** i **Anna Pilarska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Otwieram posiedzenie Komisji. Witam członków Komisji i zaproszonych gości. W państwa imieniu witam pana Mariusza Cichomskiego, dyrektora Departamentu Porządku Publicznego w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, witam zastępcę Komendanta Głównego Policji pana nadinsp. Tomasza Szymańskiego, witam pana… Zdaje się, że pana ministra Webera jeszcze nie mamy. Prawdopodobnie dotrze. Będę czytał po kolei. Witam pana Jacka Giszczaka, głównego specjalistę w Departamencie Porządku Publicznego MSWiA. Przepraszam, że czytam alfabetycznie nazwiskami, a nie według funkcji, ale tak ma po prostu zapisane. Witam panią Joannę Jakubiak… Nie widzę pani. Witam pana insp. Leszka Jankowskiego, naczelnika Wydziału Opiniodawczo-Analitycznego Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji, witam mł. insp. Roberta Koźlaka, zastępcę dyrektora Biura Ruchu Drogowego w Komendzie Głównej Policji, witam pana Ireneusza Potasiuka z Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego, witam pana Mariusza Rzymskiego, doradcę technicznego w NIK. Z tego co mi wiadomo, NIK będzie uczestniczył w posiedzeniu zdalnie, państwo chcieli tylko posłuchać. Witam pana Tomasza Szczęsnego, doradcę ekonomicznego w NIK, też chyba zdalnie, witam pana Marka Wierzchowskiego z Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Pani Emilii Wiktorzak nie widzę, witam natomiast pana Romana Winiarza, dyrektora Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD oraz pana Tomasza Wiśnickiego z Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury.

**Przedstawiciel Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Tomasz Wiśnicki:**

Panie przewodniczący, chciałem poinformować, że pan minister Weber jest w drodze i zaraz powinien do nas dotrzeć.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Bardzo się z tego cieszymy. Na pewno miło przywitamy pana ministra.

Szanowni państwo, informuję, że posiedzenie będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej, umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Informuję również, że zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji przez posłów należy wysłać na adres e-mail: kasw@sejm.gov.pl lub zgłosić się telefonicznie. Jednocześnie informuję, że posłowie, członkowie Komisji obecni na sali obrad, głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą poselskiej legitymacji. Nie logują się wtedy w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Przystępujemy do sprawdzenia kworum. Proszę panie i panów posłów, biorących zdalnie udział w posiedzeniu, o wciśnięcie dowolnego przycisku na tablecie, a posłów na sali o przyłożenie swoich kart do głosowania do czytników. Bardzo proszę o naciśnięcie dowolnego przycisku.

Proszę o podanie wyników głosowania. Ilu posłów bierze udział w obradach?

**Sekretarz Komisji Anna Pilarska:**

32 osoby.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Mamy kworum, możemy procedować. Szanowni państwo, przystępujemy do realizacji porządku obrad.

Dzisiejsza Komisja została zwołana na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu. Po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji pani marszałek zwołała posiedzenie na dzień 22 września 2020 r. w sali nr 111, w gmachu Sejmu w Warszawie przy ul. Wiejskiej 1. Jak już informowałem, posiedzenie będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej, umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Porządek dzienny przewiduje informację na temat poprawy bezpieczeństwa na drogach w kontekście wniosków spływających z komend powiatowych Policji i samorządów o przywrócenie lub ustawienie radarów w najbardziej niebezpiecznych miejscach. Przedstawiają minister spraw wewnętrznych i administracji oraz minister infrastruktury.

Czy do porządku obrad są pytania, uwagi? Nie widzę. W takim razie, kto rozpocznie? Ministerstwo Spraw Wewnętrznych? Proszę bardzo, panie dyrektorze.

**Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji Mariusz Cichomski:**

W kontekście zakresu tematycznego, który jest przedmiotem rozpatrzenia dzisiejszej Komisji, Policja występuje w dwóch rolach. Pierwsza z nich wynika wprost z art. 129g ust. 2 pkt 3 ustawy i jest to rola opiniująca w procesie instalacji fotoradarów. Druga funkcja to rola podmiotu wnioskującego. Patrząc poprzez pryzmat tych dwóch funkcji, które są przypisane Policji, widzimy wyraźnie z rozwiązań ustawowych na czym polega rola Policji. Wysokiej Komisji został przedstawiony materiał zawierający szczegółowe dane statystyczne dotyczące liczby wniosków albo zaopiniowanych prze właściwe jednostki organizacyjne Policji, albo wniosków złożonych przez Policję do Inspekcji Transportu Drogowego.

Odnośnie do pierwszej funkcji, czyli tej opiniującej, jak wspomniałem wynikającej z art. 129g ust. 2 pkt 3 ustawy, należy wskazać, że Policja zaopiniowała w 2019 r. 35 takowych wniosków, które później zostały przekazane do Inspekcji Transportu Drogowego w trybie wynikającym z ustawy, w tym 32 wnioski, czyli zdecydowana większość, zostały zaopiniowane pozytywnie, a 3 wnioski negatywnie.

Proszę państwa, oprócz tej funkcji opiniującej, wynikającej wprost z rozwiązania ustawowego, często jest tak, że wnioski poszczególnych osób fizycznych lub organizacji kierowane są bezpośrednio do Policji. W tym momencie, zgodnie z rozwiązaniami wynikającymi bezpośrednio z Kodeksu postępowania administracyjnego, taki wniosek jest przekazywany, zgodnie z właściwością, do Inspekcji Transportu Drogowego. W 2019 r. było 39 tego typu przypadków, w tym 16 od osób fizycznych, 18 od jednostek samorządu terytorialnego i 5 od innych podmiotów.

Druga funkcja, o której wspomniałem, to funkcja, gdzie Policja jest podmiotem wnioskującym albo o przywrócenie, jak zostało to ujęte w temacie dzisiejszej Komisji, albo

o instalację urządzenia monitorującego prędkość pojazdów. W tej funkcji Policja wnioskowała 37 razy o instalację fotoradaru w 2019 r., kierując swój wniosek do Inspekcji Transportu Drogowego.

To tyle tytułem roli Policji w systemie i tych podstawowych informacji statystycznych. Jesteśmy oczywiście do dyspozycji Wysokiej Komisji w zakresie pytań, które zapewne nasuną się szanownym paniom i panom posłom, po niewątpliwie znacznie szerszym, choćby ze względu na kompetencje ustawowe, przedstawieniu sprawy przez resort infrastruktury i Inspekcję Transportu Drogowego. Dziękuję uprzejmie.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Witam pana Rafała Webera, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Bardzo nam miło, panie ministrze. Czy pan zabierze w tej chwili głos, czy któryś z pana współpracowników?

**Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jeżeli mogę, to chciałbym tytułem ogólnego wstępu, może nie tyle krótkiego co właśnie ogólnego, udzielić informacji na temat przedmiotu, agendy dzisiejszego posiedzenia. Kwestie szczegółowe zostaną natomiast doprecyzowane przez moich współpracowników. Są to osoby, które na co dzień zajmują się opieką nad systemem CANARD oraz pracują w Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Szanowni państwo, na bezpieczeństwo w ruchu drogowym nie możemy patrzeć tylko przez pryzmat fotoradarów i tych działań, które polegają tylko na egzekucji Prawa o ruchu drogowym i innych przepisów, które mają związek z codziennym przemieszczaniem się Polaków. Chciałbym, abyśmy na tę tematykę popatrzyli w sposób zdecydowanie szerszy, ponieważ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym składa się szereg elementów, które albo powodują wzmocnienie BRD, albo poprzez swoją nierealizację – osłabienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Szanowni państwo, moją wypowiedź podzielę na trzy zagadnienia, które w naszej ocenie są najbardziej istotne, jeżeli chodzi o poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, szczególnie na drogach samorządowych, bo nad tym chciałbym się skupić, zgodnie z przedmiotem dzisiejszej dyskusji. Drogi samorządowe to drogi, po których codziennie podróżują miliony Polaków. Stanowią one ponad 95% całości sieci dróg w Polsce i dlatego przez ten pryzmat należy patrzeć w sposób kompleksowy.

Proszę państwa, zacznę chyba od najważniejszej kwestii, która w najbardziej znaczący sposób wpływa na bezpieczeństwo w ruchu drogowym i nie jest to tylko moja ocena, ale ocena ekspertów, a także polityków i samorządowców, wydaje się, że całego społeczeństwa. Chodzi o inwestycje drogowe, czyli o poprawę jakości dróg, o budowę spójnych, komfortowych, ale przy okazji bezpiecznych dróg samorządowych, gminnych, powiatowych i wojewódzkich, o budowę chodników w ciągach tych dróg, ścieżek rowerowych albo ciągów pieszo-rowerowych, o budowę skrzyżowań czy to z sygnalizacją świetlną, czy to rond, o budowę zatoczek, o budowę bezpiecznych przejść dla pieszych. Te elementy infrastruktury drogowej mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo zarówno kierujących pojazdami mechanicznymi, ale też i na bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu drogowego.

Szanowni państwo, koncentrując się na działaniach Ministerstwa Infrastruktury za kadencji pana ministra Andrzeja Adamczyka, posłużę się liczbami, które obrazują zakres przeprowadzanych, a w dużej części już przeprowadzonych inwestycji drogowych oraz wielkość środków finansowych, które na ten cel zostały przeznaczone. Dokonam finansowego i arytmetycznego podsumowania, jeżeli chodzi o wsparcie drogowych inwestycji samorządowych w latach 2016–2020, z podziałem na cztery programy, które takim działaniom były dedykowane.

Pierwszy program to rezerwa subwencji ogólnej budżetu państwa. Łącznie, między 2016 a 2020 r., na ten cel zostało przeznaczonych 1,7 mld zł. W ramach tych środków jednostki samorządu terytorialnego zrealizowały 720 zadań.

Drugi program to „Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej”. W ciągu ostatnich pięciu lat przeznaczono na ten cel 2,4 mld zł. W ramach tych środków zrealizowano 2241 zadań drogowych.

Fundusz Dróg Samorządowych to jest z kolei instrument, który w tej chwili funkcjonuje, od roku 2019, w skali niewspółmiernej, jeśli chodzi o porównanie z poprzednimi tego typu instrumentami. Tylko w ciągu dwóch lat 2019–2020 na ten cel rząd przeznaczył 9,2 mld zł – 6 mld zł w 2019 r. i 3,2 mld zł w roku 2020. W ramach tych środków będzie wykonanych, a po części już jest, 6577 zadań inwestycyjnych.

Kolejny program, punktowy, uruchomiony w 2018 r. to „Rządowy program na rzecz rozwoju oraz konkurencyjności regionów poprzez wsparcie infrastruktury drogowej” o wartości 500 mln zł. Za tę kwotę zostały wykonane 443 zadania.

Szanowni państwo, dokonując podsumowania tych programów, chcę powiedzieć, że w ciągu ostatnich 5 lat rząd przeznaczył blisko 14 mld zł, w ramach których zostanie zrealizowanych, a jak mówię w dużej części już zostało zrealizowanych 10 tysięcy zadań na drogach samorządowych. Bez wątpienia wpływają one na bezpieczeństwo w ruchu drogowym i mają wpływ na to, że spada liczba wypadków oraz liczba ofiar i rannych. Jesteśmy przekonani, że ta statystyka tak będzie wyglądała też w przyszłości. W 2021 r. wspomniany Fundusz Dróg Samorządowych to 3,2 mld zł. Taka jest kolejna transza, która na początku przyszłego roku zostanie przekazana jednostkom samorządu terytorialnego. Jest jeszcze również rezerwa subwencji ogólnej, program funkcjonujący od ponad 20 lat. W przyszłym roku będzie to 336 mln zł na zadania inwestycyjne samorządów w tym zakresie. Bez dwóch zadań poprawa samorządowej infrastruktury drogowej w sposób bezapelacyjny wpływa na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i na pewno jest to kluczowy element w walce o bezpieczne drogi.

Innym ważnym elementem jest zmiana przepisów prawa. Z najważniejszych kwestii, które miały miejsce w ciągu ostatnich 5 lat, wymienię wprowadzenie do polskiego porządku prawnego nakazu jazdy „na suwak” w sytuacji, kiedy pojawiają się zwężenia drogi. Kierowcy oraz wszyscy specjaliści w zakresie BRD bardzo dobrze przyjęli to rozwiązanie. W tej chwili funkcjonują one już na egzaminach na prawo jazdy. Dość często jeżdżę po naszych drogach i widzę w tym zakresie prawidłowe zachowania kierowców, jeśli chodzi o stosowanie się do zasady jazdy „na suwak”, czyli przepuszczania samochodów i jazdy jeden za drugim w momencie, kiedy pojawia się zwężenie jezdni.

Drugim elementem zmian było wprowadzenie nakazu tworzenia „korytarza życia” w sytuacji, gdy do miejsca wypadku zmierzają pojazdy ratownictwa medycznego, Straży Pożarnej czy też inne pojazdy uprzywilejowane. Postawy i zachowania kierowców w takich przypadkach, chociaż oczywiście ich reakcja ma większe znaczenie na drogach szybkiego ruchu, autostradach i drogach ekspresowych, bez wątpienia są coraz lepsze. Swój skutek przyniosły niewątpliwie akcje informacyjne, które zwiększyły świadomość kierowców w tym zakresie. Prawidłowość postaw kierujących jest na wysokim poziomie.

Trzeci segment, poniekąd zmiany ze zmianami przepisów prawa, to edukacja oraz promowanie odpowiedniego zachowania i postaw wszystkich użytkowników ruchu drogowego, począwszy od kierowców, poprzez jeżdżących rowerem czy poruszających się pieszo. W tym zakresie instytucją wiodącą jest Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, która na przestrzeni ostatnich lat przygotowała i realizowała kilka programów o bardzo dużym charakterze społecznym. W mediach ogólnopolskich były prowadzone różnego rodzaju akcje, także w mediach społecznościowych, ale również bezpośrednio wśród osób starszych. To wszystko ma znaczenie i jest przez nas bardzo dobrze oceniane. Wspomniane działania przyczyniły się do zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ale tę sferę przedstawi państwu w sposób szczegółowy, jeżeli będzie taka potrzeba, przedstawiciel KRBRD.

Odnosząc się teraz do clou tej tematyki, czyli do kwestii fotoradarów, chcę powiedzieć, że będziemy chcieli rozwijać system CANARD, który ma we władaniu ponad 400 tego typu urządzeń. CANARD jest w tej chwili w trakcie wdrażania programu, w ramach którego już powstały, a na kolejnym etapie jeszcze powstaną, kolejne miejsca, zarówno punktowego, jak i odcinkowego pomiaru prędkości. Te miejsca zostały wyznaczone przez Instytut Transportu Samochodowego, po przeprowadzeniu rzeczowej, gruntownej,

merytorycznej analizy dotyczącej natężenia ruchu i wypadkowości. Chcemy, aby fotoradary oraz odcinkowy pomiar prędkości zostały zainstalowane w miejscach najbardziej niebezpiecznych, tam, gdzie rzeczywiście są niezbędne, gdzie ich obecność rzeczywiście powoduje nie tylko obniżenie prędkości, ale przyczynia się także do mniejszej wypadkowości, bo przecież o to w tym wszystkim chodzi, aby liczba wypadków na wszystkich drogach w naszym kraju, nie tylko samorządowych, ulegała systematycznemu i znaczącemu zmniejszeniu. Na tym koncentrujemy naszą uwagę.

Panie przewodniczący, to tyle, jeżeli chodzi o ogólne wprowadzenie, natomiast teraz poproszę współpracowników o uzupełnienie mojej wypowiedzi, zarówno jeśli chodzi o działania związane z edukacją i promocją właściwych postaw, działania prowadzone przez Krajowa Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, jak i o podanie szczegółów dotyczących rozwoju systemu CANARD. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Panie ministrze, jeśli mógłby pan wskazać, kto po kolei będzie zabierał głos, to będę wdzięczny.

**Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:**

Oczywiście. Pan Marek Wierzchowski, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, bardzo proszę.

**Przedstawiciel Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Marek Wierzchowski:**

Szanowni państwo, przede wszystkim chciałbym skupić uwagę na drogach samorządowych, z tego względu, że należy zwrócić uwagę, iż jest to prawie 95% wszystkich dróg w Polsce. W związku z tym istotną rolę odgrywa tutaj jakość infrastruktury, ale może zacząłbym od tego, że kluczowa właściwa ocena projektów przez kadrę, która jest dedykowana do tego, aby w sposób prawidłowy, bezpieczny te drogi modernizować lub projektować nowe odcinki. Musi być ona właściwie przygotowana do tego, żeby realizowane inwestycje rzeczywiście były prowadzone pod kątem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, każdej grupy użytkowników.

Od ubiegłego roku przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego prowadzony jest projekt dotyczący ogólnopolskiego szkolenia kadr samorządowych w zakresie przygotowania do oceny inwestycji drogowych pod kątem użytkowania. W tej chwili planujemy, do czerwca przyszłego roku (te szkolenia teraz są w trakcie) przeszkolenie ok. 3 tysięcy osób. To są przedstawiciele zarządców dróg powiatowych, gminnych oraz urzędów miast i gmin, którzy mają bezpośrednią styczność z procedurami związanymi z przyjęciem inwestycji drogowych do realizacji.

Kolejny temat, który chciałem poruszyć, to przede wszystkim wspomniane już kampanie czy to wiralowe, czy to kampanie społeczne finansowane ze środków Unii Europejskiej, które kształtują właściwą postawę uczestników ruchu drogowego. W ostatnim czasie skupiamy się też na szkoleniach dedykowanych seniorom. To jest bardzo istotne, bo społeczeństwo się starzeje. Mamy też na względzie fakt, że coraz częściej dochodzi do zdarzeń drogowych z udziałem uczestników ruchu drogowego w przedziale wiekowym 60+.

Należałoby tutaj także wspomnieć o kampanii, a właściwie o projekcie, który będzie realizowany, inauguracja jeszcze w tym tygodniu, konkretnie 25 września – mam na myśli ogólnopolskie szkolenia dla nauczycieli i młodzieży w zakresie wiedzy o bezpieczeństwie ruchu drogowego. Te szkolenia są dedykowane odbiorcom w liczbie ok. 3–3,5 tysiąca. Będą one obejmowały przygotowanie kadry do prowadzenia zajęć na poszczególnych etapach edukacji, począwszy od nauczania przedszkolnego, przez szkołę podstawową aż po szkoły ponadpodstawowe. Przede wszystkim będzie to kompendium wiedzy, która będzie mogła być wykorzystywana przez nauczycieli w ich codziennej pracy.

To tyle, jeżeli chodzi o bieżące działania prowadzone przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w zakresie szkoleń. Pan minister wspomniał już o subwencji ogólnej ze środków budżetu państwa na finansowanie inwestycji na drogach powiatowych, ale należałoby jeszcze dodać, że KRBRD nie zapomina także o drogach krajowych, które stanowią trzon polskiego układu drogowego. W tym zakresie sukcesywnie

jest realizowany „Program budowy dróg krajowych i autostrad", ale również program budowy 100 obwodnic w latach 2020–2030.

To tyle, jeżeli chodzi o ogólne informacje. Jeśli będą jakieś szczegółowe pytania, pozostaję do państwa dyspozycji.

**Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:**

Dziękuję. Teraz o zabranie głosu poproszę pana dyrektora Romana Winiarza z Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Panie dyrektorze, bardzo proszę.

**Dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego Roman Winiarz:**

Proszę państwa, chciałbym pokrótce przedstawić informację na temat planów rozwojowych systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Na chwilę obecną realizujemy projekt pod nazwą „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym". W ramach tego projektu chcemy zakupić 358 urządzeń, w tym 100 urządzeń, które będą dedykowane do nowych lokalizacji. W ramach wspomnianego projektu, zakupione urządzenia będą dedykowane na wszystkie kategorie dróg, a nie tak jak do tej pory, kiedy w pierwszym projekcie były instalowane tylko na drogach krajowych. W tej chwili urządzenia będziemy instalowali na drogach wojewódzkich, na drogach powiatowych i jeżeli analizy wykażą taką potrzebę, to również na innych kategoriach dróg. Na chwilę obecną planujemy instalację 39 odcinkowych pomiarów prędkości, 30 zestawów, czyli urządzeń służących do rejestracji naruszeń polegających na niestosowaniu się do sygnalizacji świetlnej, 5 urządzeń do rejestracji niestosowania się do sygnałów świetlnych na przejazdach kolejowych i 26 urządzeń punktowych, czyli fotoradarów stacjonarnych. Obecnie jesteśmy już na ostatniej prostej, jeżeli chodzi o postępowanie dotyczące 26 urządzeń rejestrujących. To postępowanie się zakończyło. Chciałbym państwu przekazać informacje, że z tzw. wniosków społecznych w puli 26 punktów, a tak naprawdę 52, bo zawsze musimy mieć lokalizacje rezerwowe, mamy włączonych 29 wniosków społecznych. To są wnioski, które kierowali do nas zarządcy dróg, Policja oraz samorządy.

Proszę państwa, zakończenie procesu instalacji wszystkich urządzeń planujemy do końca 2023 r. Systematycznie realizujemy postępowania przetargowe i wydaje się, że na chwilę obecną nie ma żadnego zagrożenia, jeśli chodzi o realizację naszych planów. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Panie generale, zapytam tylko jeszcze, czy ktoś z Komendy Głównej Policji chciałby teraz zabrać głos, czy w trakcie dyskusji?

**Zastępca komendanta głównego Policji nadinsp. Tomasz Szymański:**

W trakcie dyskusji.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Kto z pań i panów posłów chciałby zabrać głos? Pan przewodniczący Siarka, bardzo proszę.

**Poseł Edward Siarka (PiS):**

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, dyskusja o kwestiach związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, generalnie można powiedzieć z naszym bezpieczeństwem, jest jedną z ważniejszych kwestii, która powinna nam leżeć na sercu, jako Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych. Dyskutujemy o tym zresztą od lat i na szczęście można powiedzieć, tendencje, zwłaszcza jeśli idzie o śmiertelne wypadki na polskich drogach, są spadkowe, chociaż oczywiście mamy takie obszary, w których jest jeszcze wiele do zrobienia.

W 2019 r. mieliśmy ponad 2900 wypadków śmiertelnych, z czego prawie 800 to byli piesi. W tych statystykach ważna jest struktura i tak jak państwo powiedzieliście, w działaniach edukacyjnych faktycznie mamy wiele programów, obserwuję je także w terenie, które są skierowane do młodzieży. Wydaje się, że to przynosi efekty, dlatego że w tej grupie wiekowej,

powiedzmy do 15 lat, na szczęście ofiar pośród dzieci poruszających się po drogach nie mamy wiele, ale grupa wiekowa, którą określiłbym jako ponad 60+… W tej grupie jest już bardzo dużo osób, które giną na drogach. Tak wynika ze statystyk. Oczywiście różnie to wygląda w różnych województwach, ale generalnie ta grupa wiekowa, czyli osób starszych, które cały czas mają problemy z poruszaniem się po drogach i zachowaniem wymogów bezpieczeństwa, ta grupa wymaga od nas cały czas specjalnej troski.

W związku z tym moje pytanie: Czy państwo myślicie również o tym, żeby cały czas jednak pracować nad tym i tworzyć programy, które pozwolą trafić do ludzi starszych? Jak to robić skutecznie? Kwestia skuteczności jest ważna. Mogą to być wielkie akcje medialne, ale także akcje edukacyjne, programy i spotkania, które pozwolą na bezpośrednie dotarcie do tej grupy obywateli. Rozdajemy odblaski, rozdajemy kamizelki itd. Różne są tego rodzaju akcje i niewątpliwie są one pożyteczne, ale wydaje się, że jest jeszcze pole do zagospodarowania przez nas w tej kwestii, żeby zachęcić ludzi starszych, seniorów, do tego, aby zadbali o swoje bezpieczeństwo. Wszyscy się poruszamy po drogach i często widzi się starsze osoby idące poboczem, niewidoczne, bez żadnych odblasków, ubrane na szaro lub w ciemnych ubraniach, słabo widoczne. Wiadomo, że wiek ma swoje plusy i minusy, ale kwestia związana z odpowiednim zadbaniem o bezpieczeństwo powinna być, tak mi się wydaje, naszą wspólną dużą troską. Co możemy jeszcze w tej sprawie zrobić? Jeżeli państwo macie w zanadrzu jakieś pomysły, to prosiłbym o powiedzenie czegoś szerzej na ten temat.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Bardzo dziękuję. Pani poseł Sroka, proszę bardzo.

**Poseł Magdalena Sroka (PiS):**

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, ponieważ w informacji przekazanej na temat poprawy bezpieczeństwa i liczby fotoradarów, które są planowane oraz o wytypowanych miejscach jest również informacja o tym, że dysponujemy 30 urządzeniami do odcinkowego pomiaru prędkości, chciałabym się zapytać, ponieważ nie znalazłam tego w tej informacji, czy również są wytypowane miejsca lokalizacji, czy będą one typowane na bieżąco? Czy to są urządzenia, które będziemy mogli umieszczać tam, gdzie zaistnieje taka potrzeba? Reprezentuję województwo pomorskie i tam, w jednym z powiatów, po konsultacji z komendantem powiatowym Policji, jak i z komendantem wojewódzkim, wiadomo, że są miejsca, które wymagałyby podjęcia tego rodzaju działań. Stąd moje pytanie: Czy takie miejsca są również wytypowane na terenie całego kraju i czy tych urządzeń będzie może trochę więcej? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Dziękuję bardzo. Jeśli nie ma na razie innych zgłoszeń, to, jeżeli państwo pozwolicie, teraz ja zadam kilka pytań. Będą one miały bardziej charakter finansowy, dlatego że przypominam sobie, iż kiedy byłem posłem w latach 2007–2011, mieliśmy wtedy taką sytuację, że gminy zrobiły sobie z fotoradarów maszynki do zarabiania pieniędzy. Takie znane gminy jak Mykanów, Człuchów, Biały Bór…

**Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:**

Kobylnica.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Tak, to wszystko dawało 1/3 wpływów do budżetu gmin, a w niektórych gminach nawet 60% dochodów własnych. Czasami liczba strażników i osób, które obsługiwały fotoradary byłą większa niż pozostałych pracowników. Moje pytanie jest jednak następujące, jeśli chodzi o kwestie finansowe, bo pamiętam, że wtedy Policja z tzw. suszarek miała mniejsze wpływy niż gminy z tej, powiedzmy 1/10 fotoradarów: Jakie były wpływy z fotoradarów w 2019 r., tych którymi dysponuje Policja, jak i tych, które są w dyspozycji Głównej Inspekcji Transportu Drogowego? Jaka jest ściągalność wpłat z tego tytułu? Jak długo trwa u państwa obróbka zdjęcia, czyli od momentu zarejestrowania przez fotoradar do momentu wystawienia mandatu? Rozumiem, że dziś największym problemem są chyba obcokrajowcy, bo przekraczają oni prędkość, a ich ściganie i potwierdzanie, kto popełnił wykroczenie – nierzadko trudno w ogóle taką osobę zidentyfikować, szczegól-

nie kiedy chodzi o Rosjan, Ukraińców lub Białorusinów – jest utrudnione. Niekiedy nie ma żadnych szans, aby ściągnąć mandat.

Ile, do końca roku, zamierzacie państwo postawić fotoradarów? Rozumiem, że 84 fotoradary zostały zabrane gminom, kiedy w 2016 r. przestała obowiązywać ustawa. Z podanej informacji wynika jednak, że tylko 28 czy 23 zostały przejęte jako te, które nadawały się do dalszej eksploatacji. Rozumiem, że pozostałe fotoradary, które gmina kupiła albo którymi dysponowała musiano wyrzucić na śmieci, tak? Można tak powiedzieć w cudzysłowie. Albo skasować, bo nie było możliwości, aby ten sprzęt był dalej wykorzystywany. 1100 masztów, z tego tylko 200 nadaje się do zamontowania urządzenia. Pozostałe, jak się domyślam, trzeba było albo rozebrać, albo stoją puste. Tak, panie dyrektorze?

**Dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD Roman Winiarz:**

Tak.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Jak dzisiaj wygląda podłączenie tych urządzeń pod prąd? Wiem, że jednym z elementów problemu był właśnie brak podłączenia, głównie te urządzenia pracowały na akumulatorach. Jak to wygląda dzisiaj?

Jak wygląda dzisiaj kwestia obsługi, powiedzmy kwestia kadrowa w Głównej Inspekcji Transportu Drogowego, w pańskim dziale, panie dyrektorze, który zajmuje się obróbką? Czy macie państwo pełną obsadę kadrową, czy przy zwiększeniu liczby fotoradarów, które zamierzacie państwo zamontować oraz odcinków pomiarowych prędkości obecna kadra nie jest wystarczająca? Czy nie potrzeba większych środków na obsługę tych urządzeń?

I ostatnie pytanie. Z dokumentów, które przedstawiło Ministerstwo Spraw Wewnętrznych wynika, że Policja wnioskowała chyba 37 razy o zamontowanie fotoradarów. Państwo udzieliliście pozytywnej odpowiedzi w stosunku do 23 miejsc. Oznacza to, że ponad 30% miejsc wskazanych przez Policję nie zostało przez państwa uwzględnionych. Chciałbym wiedzieć co było tego powodem? Państwa badanie, że w tych miejscach nie należy postawić fotoradaru czy też bark środków lub brak oprzyrządowania? Czy te wskazane miejsca będą w ogóle miały szansę na to, aby w nich umiejscowić fotoradary, czy po prostu już nie?

Proszę, pan przewodniczący Polaczek. Po tej turze pytań pozwolę na odpowiedzi i potem ewentualnie jakby ktoś chciał jeszcze zadać pytanie, to proszę bardzo.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Dwa drobne pytania, nie najważniejsze, jeśli chodzi o tę informacje, która, jak myślę, jest w miarę szczegółowa, ale warta pewnego komentarza czy też uzupełnienia. Państwa pierwsze 26 lokalizacji z docelowych 100 są umiejscowione bodaj w 12 województwach, jeśli dobrze policzyłem. Pytanie: Dlaczego nieobecne jest województwo śląskie w ramach tych propozycji? Czy ewentualnie coś się zmieniło?

I druga kwestia, gdzie poprosiłbym o jakiś szerszy komentarz, bo uważam, że warto odnieść się do takich podstawowych zagadnień jak skuteczność. Pomijam kwestię lokalizacji, bo metodologia jest przedstawiona i każdy z nas może się z tym zapoznać na stronie GITD. W przedłożonej informacji nie ma żadnego komentarza na temat skuteczności urządzeń w trakcie ich eksploatacji i problemów, które z tego faktu wynikają, tzn. po pierwsze, jakie są ewentualne przyczyny uszkodzeń czy przejściowego niefunkcjonowania danego fotoradaru? Z czego bierze się taki stan rzeczy? Jak wygląda kwestia standaryzacji i serwisowania tych urządzeń? Prosiłbym o kilka zdań komentarz na ten temat, podobnie jeśli chodzi o koszty, które powstają w wyniku eksploatacji urządzeń fotoradarowych, które są zamontowane i służą poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym na drogach krajowych.

Ostatnie pytanie. Może to kwestia drobniejsza, ale czy z zarządami dróg wojewódzkich też były prowadzone konsultacje, jeśli chodzi o lokalizację fotoradarów na sieci samorządowej? Jakie są doświadczenia we współpracy z zarządcami dróg wojewódzkich, bo to jest nowa kategoria dróg, która się pojawiła.

W materiałach wspominacie też państwo o wnioskodawcach, tych, którzy są wymienieni w jednej z tabelek, tzn. osobach fizycznych, samorządach terytorialnych, zarządcach dróg, jednostkach Policji, posłach i senatorach, stowarzyszeniach, firmach i instytucjach publicznych. W sumie 82 wnioski, co warto odnotować. Tutaj szczególnie chcę zwrócić uwagę na sieć wojewódzką, która podnosi swoją jakość w ramach inwestycji wspieranych przez rząd i tym samy zwiększa obciążenie, jeżeli chodzi o strukturę ruchu. Czy są w tej sprawie jakieś cenne uwagi płynące z państwa doświadczeń we współpracy z zarządcami dróg wojewódzkich? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, kto pierwszy?

**Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:**

Najpierw ja pozwolę sobie odpowiedzieć na część pytań, a później poproszę pana dyrektora Winiarza o uzupełnienie szczegółów. Jeśli chodzi o dotarcie do osób starszych, do grupy seniorów, to – drodzy państwo – czynimy to na wszelkie możliwe sposoby. Seniorzy są bardzo aktywni, zarówno funkcjonując w ramach np. kół gospodyń wiejskich, uniwersytetów trzeciego wieku czy też w innych środowiskach, w których dosyć często się spotykają. Jest to grupa, która zarówno prowadzi samochód, jak i jeździ rowerem, ale również porusza się po drogach pieszo. Szukamy zatem każdego możliwego sposobu dotarcia do seniorów. Program, o którym wspomniał przedstawiciel Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, miał właśnie taką formułę. Byliśmy obecni w każdym województwie, żeby móc porozmawiać z jak największą grupą starszych osób i uczulać ich na różnego rodzaju zagrożenia, które albo mogą ich spotkać na drodze, albo które mogą być przez nich wytworzone.

Sam, będąc do 2015 r. zastępcą dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Tarnobrzegu, brałem udział w tego typu akcjach, szczególnie porą wieczorową, kiedy jest już ciemno. Przejeżdżaliśmy przez różne miejscowości, zaczepialiśmy starsze osoby, nakładaliśmy im kamizelki i elementy odblaskowe uczulając, że w ten sposób są bardziej widoczni dla kierowców. Te akcje współorganizowaliśmy wspólnie z policją, za co gorąco dziękuję. Chodziło o to, aby nie przestraszyć seniorów, kiedy ktoś, nie wiadomo – dlaczego, wyskakuje przed nimi z samochodu. Myślę, że każdy sposób dotarcia do seniorów będzie przez nas wykorzystywany, również internet. Coraz więcej osób korzysta z tego narzędzia, szukając różnych informacji. Coraz więcej osób jest obecnych w sieci, starszych też i dlatego internet też będzie wykorzystywany, i jest przez nas wykorzystywany, jako sposób dotarcia do osób starszych.

Pani poseł pytała o odcinkowe pomiary prędkości. O odpowiedź na to pytanie poproszę pana dyrektora Winiarza.

Jeśli chodzi o sytuację z lat 2010–2011 i raport Najwyższej Izby Kontroli, który obnażył bardzo fiskalne podejście do instalowania fotoradarów przez część samorządów, to chcę powiedzieć, że z tego raportu wyciągnęliśmy wnioski i stąd wzięła się zmiana przepisów prawa, która nastąpiła w roku 2016. Fotoradar nie może służyć jako sposób dorabiania do gminnego budżetu czy do budżetu państwa. Zresztą, co ważne i o tym też nie powinniśmy zapominać, wpływy z kar mandatowych zarejestrowanych przez fotoradary nie wpływają do budżetu państwa, tylko zasilają Krajowy Fundusz Drogowy, a ten fundusz jest źródłem, z którego realizowane są inwestycje drogowe w kraju, czyli m.in. „Program budowy dróg krajowych", w którego ramach koncentrujemy się na budowie dróg szybkiego ruchu, i kategorii A i kategorii S. Z KFD również jest finansowany program 100 obwodnic, prowadzony od tego roku przez Ministerstwo Infrastruktury. Z Krajowego Funduszu Dróg są także prowadzone działania na sieci dróg krajowych, czyli modernizacja starodroża, dostosowanie do 11,5 t i obudowa tych dróg chodnikami i ciągami pieszo-rowerowymi. Wszystkie wpływy, które są generowane przez system CANARD wpływają do Krajowego Funduszu Drogowego, a jego przeznaczenie jest wyłącznie inwestycyjne. Jeżeli więc chodzi o budżet centralny, to w ogóle nie jest on zasilany wpływami z CANARD, natomiast zmiany prawa, które zostały wprowadzone w 2016 r. miały ograniczyć wykorzystywanie fotoradarów jako narzędzi łatania budżetów gminnych. Pan przewodniczący słusznie zwrócił uwagę na te jednostki samorządu terytorialnego, które w sposób bardzo widoczny, nie licujący z powagą samorządu, wykorzystywały

fotoradary do tego, aby zasilać i zwiększać zasoby finansowe gminnych budżetów. Zresztą konkluzją innego raportu NIK, tym razem z 2014 r., było to, aby odebrać samorządom możliwość instalowania fotoradarów. Dokładnie tak wypowiedział się ówczesny prezes Najwyższej Izby Kontroli, który, po gruntownej analizie dokonanej przez współpracowników, wystosował ten komunikat.

Ściągalność mandatów wynosi ok. 55%. Faktycznie jest to wynik bardzo dużej liczby zarejestrowanych przekroczeń prędkości. Myślę, że pan dyrektor będzie w stanie podać aktualne dane. W tym roku mieliśmy niby mniejszy ruch, z racji COVID, czasowego lockdownu i zachęcania Polaków do tego, aby pozostali w domach, a jednak naruszeń przepisów było więcej niż w roku 2019. Pracujemy nad zmianami w przepisach prawa, które w naszej ocenie mogą usprawnić system ściągalności, tak aby widmo kary było naprawdę realne. Mamy z tym w tej chwili problem. Wiele osób pozwala sobie na przekroczenie prędkości nawet wtedy, gdy wiedzą, że tam stoi fotoradar, bo ci ludzie myślą, że stosując sztuczki prawne uda im się uniknąć zapłacenia mandatu. Mamy już przygotowany projekt, stworzony wewnątrz Ministerstwa Infrastruktury, który według nas pozwoli na usprawnienie tego mechanizmu, tzn. poprawi ściągalność mandatów. Mam nadzieję, że Wysoka Komisja, czy to Administracji i Spraw Wewnętrznych, czy Komisja Infrastruktury będzie te zmiany rekomendować. Mam nadzieję, że przejdziemy w miarę sprawnie ścieżkę międzyresortową, konsultacje społeczne i będziemy mogli z tymi zmianami wejść, bo one faktycznie, w naszej ocenie, pozwolą na to, aby zwiększyć ściągalność mandatów nałożonych na podstawie zdjęć wykonanych przez fotoradary.

O konkretne informacje związane z liczbą przekroczeń, z liczbą korespondencji, poproszę pana dyrektora. Odpowiadając natomiast na pytanie zawarte w wypowiedzi pana przewodniczącego Jerzego Polaczka, dlaczego w zestawieniu nie ma fotoradarów w województwie śląskim powiem, że nie ma też ich w województwie podkarpackim.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Tak i to też chciałem zauważyć. Województwo śląskie jest po mazowieckim drugie, jeśli chodzi o zagęszczenie, tak że zwróciło to moją uwagę, iż w wykazie pierwszych lokalizacji nie ma tak ważnego obszaru z gęstą siecią dróg krajowych i samorządowych.

**Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:**

Fotoradarów nie ma też i w województwie warmińsko-mazurskim, ale jak wspomniałem, analiza wykonana przez Instytut Transportu Samochodowego była wyłącznie analizą merytoryczną. Specjalnie oddaliśmy ten temat fachowcom, żeby nie było żadnych podtekstów, iż ktoś dobiera i wybiera lokalizacje indywidualnie, autorytarnie, nie bacząc na dane statystyczne. Dlatego rzecz scedowaliśmy na fachowców. Analiza ITS w tym zakresie została wykonana. To właśnie instytut wskazał miejsca, w których fotoradary powinny zostać zainstalowane najpilniej. Nie ukrywam, że duża część oczekiwań parlamentarzystów i samorządowców w tym zakresie spływała do mnie, jako tego ministra, który pionowo odpowiada za bezpieczeństwo w ruchu drogowym w Ministerstwie Infrastruktury. Jednak od samego początku, aż do końca, rolę decydenta w tym zakresie zostawiliśmy Instytutowi Transportu Samochodowego, wierząc, i tak naprawdę jest, że ich ocena i ich dobór będzie miał tylko merytoryczne uzasadnienie. Tak wygląda sprawa usytuowania fotoradarów w ciągu najbliższego programu CANARD.

Teraz poproszę pana dyrektora Romana Winiarza o uzupełnienie mojej wypowiedzi. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Proszę, panie dyrektorze.

**Dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD Roman Winiarz:**

Dziękuję bardzo. Chciałbym tylko wyjaśnić pani poseł, że mówimy o 39 urządzeniach do odcinkowego pomiaru prędkości, natomiast w ramach tego projektu zostało wytypowanych 290 lokalizacji. Nie jest jeszcze przesądzone, w których lokalizacjach te urządzenia zostaną zainstalowane, z uwagi na to, że w czasie od wykonania oceny BRD i innych ocen lokalizacyjnych mogły zajść jakieś zmiany w infrastrukturze, które uniemożliwią zainstalowanie urządzeń

w pierwotnie wskazanych lokalizacjach. Dlatego są lokalizacje zastępcze i być może na terenie pani województwa takie urządzenie zostanie zainstalowane.

Dla każdego rodzaju urządzeń zawsze mamy przygotowaną listę rezerwową i w zasadzie, jeżeli mówimy o 26 urządzeniach do punktowego pomiaru prędkości, to mamy dokładnie taka samą pulę lokalizacji rezerwowych, czyli jeśli mamy 39 odcinkowych pomiarów prędkości, to również mamy 39 lokalizacji zastępczych. Jeżeli mówimy o 30 red lightach, to również mamy zabezpieczonych kolejnych 30 lokalizacji. Wynika to z doświadczeń, które zdobyliśmy w czasie realizacji pierwszego projektu.

Jeśli chodzi o budżet CANARD, to kształtuje się on na poziomie ok. 32,5 mln zł w skali roku. To nam wystarcza na obsługę centralnego systemu, na naprawę urządzeń rejestrujących i wszystkie inne czynności, które są związane z obsługą naruszeń, które procedujemy w ramach systemu centralnego.

Jeżeli chodzi o awaryjność urządzeń, to siłą rzeczy urządzenia, które zostały zakupione w 2012 r. są już w pewnym sensie wyeksploatowane i koszty z tego tytułu będą się systematycznie zwiększały. Dlatego planujemy wymianę 247 urządzeń na urządzenia nowe, skonstruowane przy użyciu nowych technologii i które nie będą generowały kosztów po naszej stronie.

Jeśli chodzi o współpracę z zarządami dróg wojewódzkich, to na szczeblu województw mamy… My to traktujemy jako nasze terenowe delegatury, delegatury Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Ponieważ występują do nas również przedstawiciele zarządów dróg wojewódzkich, wszystkie tego typu sprawy, m.in. wnioski o instalację urządzeń, są rozpatrywane prze delegatury terenowe. My natomiast obsługujemy te wnioski, które napływają z Policji i samorządów. Tyle, jeżeli chodzi o te sprawy.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Nie odpowiedział mi pan na pytanie o to, jakie były wpływy z fotoradarów.

**Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:**

Chyba ok. 100 mln zł.

**Dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD Roman Winiarz:**

Już odpowiadam. Dokładnie było to 89 mln zł.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Czyli zakładając, że ściągalność jest na poziomie 55%, to w sumie mogliśmy mieć ok. 160 mln zł, gdyby ściągnięto od wszystkich.

**Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:**

Wtedy musielibyśmy także podnieść koszt obsługi systemu i zatrudnić dodatkowych ludzi, którzy przerobiliby tyle tysięcy naruszeń, które zostały wykryte w ubiegłym roku, panie dyrektorze. To zawsze trzeba zważyć, czy właściwym sposobem jest zatrudnienie dodatkowej rzeszy urzędników, którzy później przerabiają tę całą dokumentację i biorą udział w procesie korespondowania pomiędzy GITD a tymi, którzy złamali przepisy prawa, czy jednak nie lepiej jest znaleźć inny sposób usprawnienia systemu. Jesteśmy teraz w trakcie realizacji tej drugiej opcji.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

A pytanie o to, dlaczego akurat nie uwzględniono 30% wniosków Policji? O to też pytałem.

**Dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD Roman Winiarz:**

Chcę podkreślić jedną rzecz. Na chwilę obecną trwają jeszcze prace związane z typowaniem tych lokalizacji. W policyjnych wnioskach, w tej liście wniosków, którą my mamy, znajdują się również wnioski policyjne. W tej chwili nie potrafię odpowiedzieć, czy znajdą się one w tej pierwszej puli, czyli w tych 39 urządzeniach do odcinkowego pomiaru prędkości, czy uwzględnimy wnioski policyjne.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

W materiale mam adnotację, że te wnioski zostały przez was rozpatrzone negatywnie.

**Dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD Roman Winiarz:**

Panie przewodniczący, to są te wnioski, o których mówił pan dyrektor z MSWiA, iż są to wnioski, które zostały do nas przekazane przez Policję. To są wnioski obywateli, które zostały przekazane przez Policję.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Dobrze. Czy ktoś chciałby jeszcze coś dopowiedzieć?

**Dyrektor Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD Roman Winiarz:**

Chciałbym tylko dodać, że każdy wniosek, który do nas wpływa, jest poddawany ocenie policyjnej. Zawsze występujemy o informacje dotyczącą zdarzeń drogowych w danej lokalizacji. Jeżeli statystyki są zerowe, to trudno żebyśmy w tym momencie procedowali nad wnioskiem lub uznali go za zasadny, skoro w innych lokalizacjach mamy zdecydowanie wyższe zagrożenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Kończymy już tę dyskusję, panie dyrektorze, ale wydaje mi się, że kiedy mam w tabeli informację, iż jest to liczba wniosków skierowanych przez Policję z własnej inicjatywy do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, to chyba Policja wie, że w danym miejscu mamy do czynienia z nadmiernym przekraczaniem prędkości i zamontowanie fotoradaru może to w jakiś sposób ukrócić, ale proszę to potraktować tylko jako pytanie na marginesie.

Proszę obsługę o zamknięcie głosowania, tak, aby zalogowali się już wszyscy, którzy chcieli. O głos poprosiła pani poseł Monika Pawłowska. Bardzo proszę.

**Poseł Monika Pawłowska (Lewica):**

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałabym teraz zadać jeszcze jedno pytanie, a konkretnie zapytać o jedną drogę, o którą ostatnio walczymy wspólnie z mieszkańcami miejscowości Parchatka. Na tej drodze doszło już do 5 śmiertelnych wypadków, 80 zdarzeń drogowych. Pokrótce, o co chodzi. Na terenie miasta Puławy w tzw. miasteczku holenderskim, Osiedlu Włostowice, powstały wzdłuż ul. Włostowickiej progi zwalniające. Jak wskazuje wielu ekspertów z dziedziny psychologii transportu, sam fakt opuszczenia progu zwalniającego i jednocześnie terenu zabudowanego, co ma miejsce przy wyjeździe z Puław, a równocześnie następuje wjazd do miejscowości Parchatka, gdzie mamy kolejny znak terenu zabudowanego, skłania kierowców do nieprzestrzegania zasad ruchu drogowego, a w szczególności ograniczeń prędkości. Czy państwo, czy ministerstwo prowadzicie tego typu analizy, doświadczenia? Jak to wygląda? Jakie kryteria trzeba spełnić, aby został zainstalowany odcinkowy pomiar prędkości, który to właśnie może być rozwiązaniem problemu istniejącego na drodze nr 824. W jaki sposób mogę ubiegać się w ministerstwie o pomoc dla mieszkańców? Pytam oczywiście o instalację urządzeń w pierwszej kolejności, jak wspomniał pan minister. Proszę o odpowiedź na piśmie. Bardzo mi zależy na tym, aby mieszkańcy w końcu byli bezpieczni w miejscowości Parchatka. Dziękuję serdecznie.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Rozumiem, że udzielicie państwo odpowiedzi na piśmie, chyba że pan minister już na przykład wie, że tam będzie ten system zainstalowany lub fotoradar.

**Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:**

Nie wiem tego, panie przewodniczący. Trudno jest tak na bieżąco odpowiedzieć na pytanie o instalację fotoradaru czy odcinkowego pomiaru prędkości w konkretnym miejscu. Zgodnie z prośbą pani poseł odpowiemy na to pytanie w formie pisemnej.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Proszę, pani poseł Sroka.

**Poseł Magdalena Sroka (PiS):**

Chciałam jeszcze tylko dopytać, bo rozumiem, że lista miejsc, w których będzie instalowany odcinkowy pomiar prędkości nie jest ostatecznie zamknięta. Rozumiem, że trwają na ten temat konsultacje. Czy w momencie, kiedy taka lista miejsc będzie już opraco-

wana, będziemy mogli się z nią zapoznać? Czy jest taka możliwość? Ja też złożyłam taki wniosek, w dwóch miejscach, natomiast oczywiście zdaję się na opinię ekspertów, którzy ocenią wagę punktów, w których te urządzenia będą instalowane. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Czy ktoś z pań lub panów posłów chciałby jeszcze zadać pytanie? Jeśli nie zobaczę zgłoszenia, to uznam, że można zamknąć listę pytających. Panie ministrze, czy na pytanie pani poseł odpowie pan, czy pan dyrektor?

**Przedstawiciel Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD Ireneusz Potasiak:**

Dzień dobry państwu, Ireneusz Potasiak, CANARD. Może ja odpowiem na pytanie pani poseł odnośnie do odcinkowych pomiarów prędkości. Na chwilę obecną nie mamy wytypowanej listy do przetargu, z uwagi na to, że ten przetarg jest planowany w ostatniej kolejności. Mamy 92 lokalizacje wskazane przez ITS. One są ułożone w rankingu, czyli od najbardziej niebezpiecznego miejsca do najmniej niebezpiecznego. My się tak naprawdę nie zastanawiamy, tylko spośród tych lokalizacji bierzemy po kolei, od pierwszej. Jeżeli więc mamy 39, to bierzemy 39 podstawowych plus 39 rezerwowych. Dopiero potem wykonawca musi przeprowadzić wizję lokalną, żeby ocenić czy tam się da zainstalować to urządzenie, z różnych powodów, czy dane są aktualne itd., czyli to o czym mówił pan dyrektor. Wtedy ewentualnie możemy dobrać kolejną lokalizację z listy rezerwowej. Na ten moment, nie pamiętam o jaką lokalizację chodzi pani poseł, ale mamy 2 razy 39, czyli w sumie 78 lokalizacji, które będą brane pod uwagę przy instalacji odcinkowego pomiaru prędkości.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Mam jeszcze jedno pytanie. Czy na te 85 mln zł, którą to kwotę pan podał, panie dyrektorze, składają się także wpłaty z mandatów wystawionych przez policję za przekroczenie prędkości, czy nie?

**Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:**

To jest zupełnie inne źródło.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Czy znamy tę kwotę? To pytanie do pana dyrektora z MSWiA.

**Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego MSWiA Mariusz Cichomski:**

Nie jesteśmy w stanie w tej chwili jej podać.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

A może pan mi odpowiedzieć na piśmie?

**Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego MSWiA Mariusz Cichomski:**

Oczywiście, panie przewodniczący, jak najbardziej.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

Dziękuję. Myślę, że na tym wyczerpaliśmy listę pytających. Każdemu z nas zależy na bezpieczeństwie i poprawie bezpieczeństwa, ale trochę martwi mnie, szanowni państwo, że wydajemy pieniądze, a one później nie zarabiają, mówiąc w cudzysłowie, ale po gospodarsku.

**Poseł Paweł Hreniak (PiS):**

Ale jest bezpiecznej.

**Przewodniczący poseł Wiesław Szczepański (Lewica):**

No tak, ale w tej chwili każdy, kto przekracza prędkość, powinien ponieść nieuchronną karę, a z tego wynika, że karany jest tylko co drugi. Teraz wydamy kolejne pieniądze i co? Jest zatem prośba o poprawę ściągalności tego, co nam się należy. Jak popatrzymy, to jest aż 80 mln zł. Ile za to można by zrobić na naszych drogach? Oczywiście nie mówię o kieszeniach tych, którzy przekroczyli prędkość.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję zaproszonym gościom, dziękuję państwu posłom. Zamykam posiedzenie Komisji.